



AGEPOR

52

ASSOCIAÇÃO DOS AGENTES DE NAVEGAÇÃO DE PORTUGAL



Ver para ir
mais longe

PORTO DE SINES

PORTA ATLÂNTICA DA EUROPA

O porto de águas profundas de Sines está apto a receber os maiores navios do mundo e a movimentar todos os tipos de cargas, oferecendo ligações diretas regulares aos principais mercados dos cinco continentes. Com elevados índices de produtividade e operações 24 horas por dia, Sines potencia a economia e as exportações nacionais, assumindo-se como a Porta Atlântica da Europa.

51 milhões de toneladas/ano
1,5 milhões de TEU/ano



PORTO DE
SINES

www.portodesines.pt



Rui d' Orey
Presidente da Direção
Nacional da AGEPOR
Orey Shipping

Portugal Shipping Week

Agosto e o tempo de férias estão quase a acabar. Setembro promete novidades e a principal será, sem dúvida, a realização da primeira edição da Portugal Shipping Week.

Decorrendo em Lisboa, entre 17 e 21 de setembro, a Semana promete ser o ponto de encontro de toda a indústria do Shipping, dos Cruzeiros, das atividades marítimas e dos Oceanos. Com efeito, eventos como a Seatrade Cruise Med Conference and Exhibition, o Oceans Meeting 2018, os EMSA Open Days, o lançamento da WISTA Portugal e a Portuguese Deep Sea Exhibition prometem, entre outros, trazer a Portugal alguns milhares de stakeholders e especialistas que possibilitarão um

convívio e uma troca de conhecimentos que, no final, a todos beneficiará.

A AGEPOR, como não poderia deixar de ser, estará presente de forma direta no evento, participando na Seatrade Cruise Med, que decorre na FIL, nos dias 19 e 20, no stand 610, juntamente com os Agentes de Navegação interessados no negócio dos cruzeiros, e também organizando, no dia 21, a reunião da FIMOP, que decorrerá nas instalações da EMSA.

Para além destas ações, a Direção da AGEPOR participará também em muitos dos outros eventos com bastante interesse que compõem a Portugal Shipping Week, que poderão ser consultados em

<https://portugalshippingweek.com/calendar-of-events/>.

É muito importante que Portugal chame até si este tipo de eventos com forte presença internacional. Para além de fazer incidir o foco do Setor sobre o nosso País e a nossa atividade, é também uma demonstração clara e inequívoca da aposta de Portugal no Mar.

Num momento em que, como todos sabemos, nas Nações Unidas se julgam as pretensões portuguesas do aumento do seu território marítimo, todas as ações conducentes ao êxito dos nossos objetivos têm que ser acarinhadas e sobretudo participadas.

Índice

3

Editorial

Portugal Shipping Week
/ Rui d' Orey

4

Entrevista

Ana Paula Vitorino | Ministra do Mar
O Mar é uma nova oportunidade
para Portugal se globalizar

6

Opinião

O que é um Porto?
Um Conceito disperso
ou um Conceito inexistente?
/ Pedro Carvalho Esteves

8

Entrevista

Fernando Carmo | Ex-Bastonário da ODO
Ordem está aberta a todos
com competência para exercer a profissão

O Mar é uma nova oportunidade para Portugal se globalizar

Pela primeira vez, uma cidade, Lisboa, acolhe em simultâneo a Shipping Week e a Seatrade Cruise Med. E como não há duas sem três, acresce-lhes a Oceans Meeting. Três eventos que seguramente atrairão para a capital portuguesa os olhares do mundo do shipping. A AGEPOR apoia desde a primeira hora estas iniciativas, que foram o tema de conversa com a Ministra do Mar, Ana Paula Vitorino.

P - Com que objetivo é que foi criada a Portugal Shipping Week?

ANA PAULA VITORINO - O governo português tem feito um trabalho intenso, ao longo deste mandato, para posicionar Portugal na vanguarda dos diversos setores da Economia Azul. Como se sabe, o setor do transporte marítimo dos portos é estrategicamente estrutural para construir uma economia do mar competitiva e sustentável. Com efeito, é uma das indústrias-chave da globalização: 90% das mercadorias transportadas no mundo utilizam o transporte marítimo. E muitas destas rotas do comércio marítimo global convergem em Portugal, entre o Este e o Oeste e entre o Norte e o Sul. Contudo, o país ainda tem muito potencial para explorar para colher os devidos benefícios desta posição geográfica estratégica. E esse trabalho faz-se não só com os investimentos que estão já a ser realizados em infraestruturas portuárias, mas também com um trabalho intenso de mostrar ao mundo o que Portugal tem

para oferecer e o potencial que existe no país em matéria de shipping, num momento em que a indústria se debate com desafios como a introdução de tecnologias digitais como o blockchain, a utilização de novas fontes energéticas e tecnologias de propulsão, e inclusive a irrupção de novos modelos de negócio que poderão vir a transformar a face da indústria.

Por isso, é muito importante associar o país a uma iniciativa como a Shipping Week, que tem já vários anos de existência e um grande reconhecimento mundial. É fundamental posicionar Portugal neste mercado: ao trazer para o nosso país as grandes indústrias, as grandes empresas e os grandes decisores do shipping mundial, estaremos a dar um importante passo para alcançar esse objetivo. É importante também realçar que, para esta primeira edição no nosso país, conseguimos adicionar valor ao modelo da tradicional Shipping Week. Isto porque, em simultâneo com a Portugal Shipping Week, que decorrerá entre os dias 17 e 21 de setembro, teremos dois eventos internacionais de grande importância, complementares à indústria do shipping.

Por um lado, teremos este ano em Portugal, também pela primeira vez, a Seatrade Cruise Med, a maior feira de cruzeiros da região do Mediterrâneo e áreas adjacentes. É um dos maiores eventos do mundo no setor. Este irá



decorrer nos dias 19 e 20 de setembro, trazendo para Portugal os grandes armadores de cruzeiros e os seus líderes, assim como outros stakeholders importantes para esta indústria. Por outro lado, nos dias 20 e 21 de setembro será realizada nova edição do Oceans Meeting, um evento ministerial internacional promovido pelo Ministério do Mar. Neste ano o tema também é dedicado ao Green Shipping e ao uso dos portos como plataformas de aceleração empresarial da Economia Azul. É uma iniciativa que trará a Portugal algumas dezenas de países e os seus respetivos governantes ligados aos oceanos, bem como cientistas e empresários.

P - Quais são as mais-valias da realização destes eventos para Portugal?

ANA PAULA VITORINO - Nessa semana Portugal será o grande palco de debate e de encontro dos diferentes setores da Economia Azul e dos diferentes decisores, sejam eles decisores políti-



cos ou os CEO das grandes empresas. E isto é, por si só, uma tremenda mais-valia na valorização do nosso país, do nosso mar, mas também das nossas empresas, as quais terão aqui uma oportunidade única de estreitar relações com esses decisores e de mostrar o que de melhor se faz no nosso país.

Por outro lado, estes eventos promoverão também sinergias entre a investigação científica e o setor empresarial, potenciando o aparecimento de novos negócios e de novas parcerias. É também importante referir que, nessa semana, chegarão a Portugal milhares de pessoas para estes eventos, sendo este também um contributo importante para o turismo de negócios na economia nacional.

P - De que forma os Agentes de Navegação poderão participar no evento?

ANA PAULA VITORINO - A AGEPOR, enquanto associação que representa os agentes de

navegação em Portugal, já se associou à Portugal Shipping Week. Com efeito, foi uma das primeiras entidades a dar esse passo e a perceber a dimensão e importância de ter estes eventos no nosso país.

A presença em Portugal das grandes transportadoras marítimas, sejam elas de cruzeiros ou de mercadorias,

é um grande incentivo para uma participação pró-ativa dos agentes de navegação. O tipo de participação já dependerá da disponibilidade e interesse de cada agente. Há formas mais concretas de participação, associando-se ao evento, com todas as vantagens que isso traz ao nível de visibilidade. Mas existem também oportunidades ao nível do networking, possibilitando o estreitar de relações e a identificação de novas oportunidades de crescimento. Acreditamos que muitos negócios serão fechados nessa semana em Portugal e outros serão aqui iniciados. A panóplia de entidades e empresas presentes é muito vasta e estamos certos de que os agentes de navegação saberão aproveitar as oportunidades que esta semana trará.

P - Já existe uma ideia da dimensão que terão estes eventos em termos de participação? E de impacto a nível económico?

Os três eventos decorrerão, pela primeira vez, em simultâneo. Pelas sinergias que acreditamos que serão criadas, estamos convencidos de que iremos muito além das habituais presenças na Shipping Week, na Seatrade Cruise Med e no Oceans Meeting.

ANA PAULA VITORINO - Ainda é cedo para avançar com essas previsões e com números concretos. Os três eventos decorrerão, pela primeira vez, em simultâneo. Pelas sinergias que acreditamos que serão criadas, estamos convencidos de que iremos muito além das habituais presenças na Shipping Week, na Seatrade Cruise Med e no Oceans Meeting. Mas cada evento tem a sua dinâmica e dimensão. A organização da Seatrade Cruise Med aponta para a presença em Portugal de mais de 2600 profissionais da indústria, mais de 160 expositores, cerca de 60 países representados e mais de 30 companhias de cruzeiros presentes. A Portugal Shipping Week contará também com grande adesão porque este é um setor dinâmico e a crescer.

Já o Oceans Meeting é um evento totalmente diferente, cuja dinâmica e sucesso se medem pelos países e governantes presentes, cujas confirmações já ultrapassam as sete dezenas de países, mas também pelos importantes passos que, todos os anos, têm sido dados a partir de Portugal em matéria de liderança na governação dos oceanos.

O facto é que o Mar está a dar uma nova oportunidade para Portugal se globalizar e criar riqueza de uma forma sustentável. E o sector do shipping é, sem dúvida, uma das frentes estratégicas para o posicionamento de Portugal como ator económico relevante na globalização que agora vivemos.



OPINIÃO

Pedro Carvalho Esteves

Advogado (Maritimista) na PMCE Advogados

pedro.carvalho.esteves@pmce.pt

O que é um Porto? Um Conceito disperso ou um Conceito inexistente?

O trabalho jurídico é um trabalho de estudo e análise contínuos de noções e temas juridicamente relevantes, com recurso à leitura permanente de livros e artigos. Como os meus interesses são concentradamente dispersos, lá vou comprando sintomaticamente livros e mais livros que se acumulam nas estantes e nas mesas, quer de casa quer do escritório.

Mas sobre o tema “Portos” tenho imensa dificuldade em encontrar literatura. Todavia, adquiri recentemente o livro “IV Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo”, subordinadas ao tema “O porto”. Estas jornadas aconteceram nos dias 15 e 16 de outubro de 2015, na Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, e o livro que a Almedina dá agora à estampa é o somatório de comunicações e conclusões daquelas jornadas. Livro muito bom de se ler, e que recomendo, dar-lhe-ia 19 valores, não fossem as conclusões trágicas a que se chega... e que relegam a avultada e inconsistente legislação portuária para uma nota negativa... dois ou três valores... sem grande significância, e notoriamente chumbada!

Ainda assim, pretendo neste artigo fazer uma reflexão sobre o estado da arte em matéria portuária. E, pegando nas palavras de Eduardo Martins, “para um não jurista, o tema constitui um verdadeiro desafio, pois será sempre possível correr o risco de trazer à reflexão matéria que é muito do domínio comum, ou introduzir temas de reflexão que podem ser identificados como muito fora do contexto da discussão.” Menezes Cordeiro, eminente Catedrático da FDUL – e homem que escreve sobre tudo e mais qualquer coisa – dedicou, na obra acima

referida, umas avultadas (?) cinco páginas (!) ao tema “A Arbitragem Portuária”. Vindo de quem vem, mereceu logo a minha mais interessada atenção, para concluir que as trivialidades expressas não são mais do que isso mesmo – trivialidades! Mas, ainda assim, aproveita-se o seguinte: “As situações jurídicas portuárias são interdisciplinares. Vêm bulir com o Direito dos contratos (privados e públicos), com o Direito internacional, com o Direito administrativo (em várias vertentes), com o Direito do trabalho e com o Direito dos transportes. Nesta senda, ainda Janeiro da Costa Gomes – “na complexa realidade que é o porto e na multiplicidade de atividades que aí se desenvolvem, é possível identificar matérias que tocam plúrimas áreas do Direito.”

“A ultrapassagem de litígios portuários implica juristas práticos neste domínio. Devem dominar razoavelmente as disciplinas jurídicas envolvidas. (...) Além de complexas, as questões portuárias são especializadas. Não se lida com um somatório de matérias, mas antes com uma articulação delicada entre todas”. Por fim, e nota de reparo: “A LITERATURA E A JURISPRUDÊNCIA NO SETOR PORTUÁRIO SÃO ESCASSAS.” Sempre bom, portanto, ter um suprassumo a expressar publicamente a mesma opinião que eu! Estou, portanto, no bom caminho.

É fundamental, antes de avançar, dizer, no entanto, que esta sombra escura que paira sobre o Direito Portuário entristece todo o setor. O porto é o hub de cargas e meios de transporte, sendo fundamental para a boa logística. Admitindo que 90% das cargas mundiais circulam por mar, é nos portos deste Mundo, e de Portu-

gal também, que se dão as grandes operações de movimentação de mercadorias. Falar, hoje em dia, de contentorização (ou da caixa, como os mais antigos e céticos do caixote, com escárnio, o iam maltratando) é quase um lugar comum, quando se fala da dinâmica globalizada do transporte multimodal e do porto como hub de excelência. O porto, como bem ensina Ignacio Arroyo, assume um conceito tridimensional: lugar de refúgio de embarcações; intercâmbio de meios de transporte; e espaço rentável para o exercício de atividades económicas, lúdicas e comerciais.

Assim, o porto devia ser respeitado. Desde logo, pelo poder legislativo! Mas sobre isso falaremos adiante. Mas também há que ter em atenção que o porto é o Mundo dos Agentes de Navegação. E esse Mundo tem terreno e espelho de água... só ainda não tem identidade jurídica.

A noção jurídica de “porto” também não é conhecida no ordenamento jurídico português, como bem frisa Janeiro da Costa Gomes, Ilustre Professor da FDUL e Homem que muito admiro: “não havendo, embora, a nível normativo, uma definição ‘universal’ de porto, encontramos, em textos legais, várias definições ‘setoriais’, em função dos específicos regimes”. É que Portugal não conhece uma Lei dos Portos, e nas normas portuárias existentes não existe uma definição unânime de “porto”. Ao contrário do que se passa em Espanha. E, diga-se, face à concorrência de portos ibéricos, os nuestros hermanos têm uma vantagem competitiva tremenda sobre nós, uma vez que dispõem de normas esclarecedoras em matéria portuária.

Com diz o eminente Professor de Lisboa, o Regulamento Geral das Capitánias não contém uma noção de porto. Todavia, num esforço estético para explanar historicamente o conceito de porto, Ignacio Arroyo e José-Alejo Rueda Martínez, na comunicação intitulada “El sistema portuario español” informam que no Art.º 2.º do TRLPEMM (Texto Refundido de la Ley de Puertos el Estado, de 5 de setembro de 2011) está disposta a definição de porto entendendo-se como tal o conjunto de espaços terrestres, águas marítimas e instalações que, situadas nas costa marítima ou dos rios, reúnam condições físicas, naturais ou artificiais e de organização que permitam a realização de operações de tráfego portuário, e esteja autorizado pela autoridade portuária para o desenvolvimento destas atividades. Uma definição tão simples que, na Proposta de Lei n.º 280/X, e da qual já falamos no número 45 desta revista AGEPOR, não foi sequer contemplada. O Legislador Português esqueceu-se – ou porque não sabe, ou porque é francamente distraído – de definir o conceito legal de porto.

Claro está que, quando falham coisas elementares, será mais complicado apostar nas coisas complexas. Daí que o sistema portuário português vá sobrevivendo, não sendo, todavia, competitivo. O DL n.º 280/93, de 13 de agosto, que estabelece o regime jurídico do trabalho portuário, no seu preâmbulo deixa bem expresso que “os interesses da economia nacional reclamam medidas suscetíveis de proporcionarem um acréscimo de eficiência e competitividade dos portos portugueses, designadamente através de reformulação do regime jurídico do trabalho portuário”. Nesta norma são ventiladas, nos seus artigos 1.º e 2.º, definições de porto, mas, por cautelas, nunca lhe dando esse nome. “Considera-se trabalho portuário, para efeitos do presente diploma, o prestado nas diversas tarefas de movimentação de cargas nas áreas portuárias de prestação de serviço público e nas áreas portuárias de serviço privativo, dentro da zona portuária.” “Zona portuária», o espaço situado dentro dos limites da área de jurisdição das autoridades portuárias, constituído, designadamente, por planos de água, canais de acesso, molhes e obras de proteção,

cais, terminais, terraplenos e quaisquer terrenos, armazéns e outras instalações.” “Áreas portuárias de prestação de serviço público», as áreas dominiais situadas na zona portuária e as instalações nela implantadas, pertencentes ou submetidas à jurisdição da autoridade portuária e por ela mantidas ou objeto de concessão de serviço público, nas quais se realizam operações de movimentação de cargas, em regime de serviço público.” “Áreas portuárias de serviço privativo», as áreas situadas na zona portuária e

as instalações nelas implantadas que sejam objeto de direitos de uso privativo de parcelas de domínio público sob a jurisdição da autoridade portuária, nas quais se realizam operações de movimentação de cargas, exclusivamente.” Será que o Legislador quis que Porto e Zona Portuária fossem a mesma coisa? É possível que sim! Mas porquê?

Já agora, vale a pena pensar nisto! Mas só depois das férias! Até lá, desejo a todos os leitores umas boas, relaxantes e revigorantes férias...



PORTO DE
**VIANA DO
CASTELO**
APDL

Potencial disponível
ao serviço da região.



viana.apdl.pt

Ordem está aberta a todos com competência para exercer a profissão

P - Tendo sido o primeiro Bastónario da Ordem dos Despachantes Oficiais, quais foram as maiores dificuldades que encontrou no seu mandato?

FERNANDO CARMO – A história da Associação Pública Profissional que regula a atividade dos Despachantes Oficiais remonta a 1945. Inicialmente designada Câmara dos Despachantes Oficiais, com todos as atribuições e poderes que nela foram delegados pelos sucessivos governos, sempre cumpriu o seu papel por força de lideranças fortes e responsáveis.

Por isso, não posso deixar de aqui lembrar todos os que me antecederam e que muito dignificaram a nossa Classe profissional, promovendo a atividade de todos os seus membros, colaborando com o Estado na defesa dos seus objetivos políticos e pugnando pelos interesses dos Operadores Económicos e da Economia em geral.

Para além de várias outras intervenções nos respetivos órgãos sociais, fui Presidente da Câmara dos Despachantes Oficiais durante 20 anos e Bastónario da Ordem durante os últimos dois, ou seja, no total dediquei 30 anos da minha vida à Classe a que pertença, orgulhosamente.

Não posso dizer que tenha encontrado grandes dificuldades, neste último período, só pela mudança designativa da nossa Associação Pública Profissional.

Mais pelo marco que representou, relembro com muita honra e satisfação a audição a que fomos submetidos na Assembleia da República, aquando do processo de aprovação dos novos Estatutos da nossa Ordem.

Tratou-se de um processo altamente complexo que teve início na Inspeção Geral de Finanças, evoluiu sob a fiscalização exaustiva dos elementos da “Troika”, que emitiram muitas propostas de alteração e diversas imposições, sempre com a supervisão da Secretaria de

Estado dos Assuntos Fiscais, o acordo do Ministro da Finanças, a aprovação do Conselho de Ministros que elaborou a Proposta de Lei que, mais tarde, foi aprovada em Plenário da Assembleia da República e promulgada pelo Presidente da República.

Para o efeito baixou às Comissões Parlamentares, onde se verificaram as audições perante representantes de todos os Partidos Políticos, nas quais foi necessário explicitar todos os detalhes e requisitos que justificavam, e continuam a justificar, a existência da nossa Ordem, bem como a forma de regulação que se pretende seja exercida, quer a nível nacional, quer a nível comunitário, face também à função atribuída de reconhecimento das qualificações profissionais de nacional de Es-

... fica a sensação triste de ver que em Portugal não se glorifica o êxito dos outros, antes se procura apoucar o seu mérito e o esforço.

tado Membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu obtidas fora de Portugal, para a sua inscrição como membro da Ordem. Pena é que, após todo este moroso, difícil e oneroso processo, uma parte da Administração Aduaneira se permita não respeitar todo o trabalho desenvolvido, com argumentos nunca discutidos de forma frontal e intelectualmente honesta, escudando-se numa alegada incompatibilidade com o direito aduaneiro comunitário, argumento este que se desmente pelos regimes implementados, no mesmo ambiente jurídico comunitário, noutros Estados Membros.

Ao terminar o mandato, por vontade própria

e no momento que escolhi, fica a sensação triste de ver que em Portugal não se glorifica o êxito dos outros, antes se procura apoucar o seu mérito e o esforço.

Felizmente, não é uma realidade generalizada.

P - O estudo recentemente elaborado pela OCDE e Autoridade da Concorrência coloca uma série de questões que dizem diretamente respeito aos requisitos para se ser Despachante Oficial. Quer comentar?

FERNANDO CARMO – Acompanhei de perto, em reuniões de trabalho, este processo promovido pela OCDE e conduzido em Portugal pela Autoridade da Concorrência. Com todo o respeito pelos intervenientes, nacionais e internacionais, fiquei com a sensação de se tratar de um trabalho altamente tecnocrático, que tem em vista, logo à partida, um objetivo político “politicamente correto”, desculpem o pleonasma, cujo resultado preenche claramente uma necessidade do “povo”, para quem sempre se trabalha na melhor das intenções.

Podem depois não se cumprir a maioria das conclusões, no entanto, as mesmas sempre darão origem a diretivas, medidas, decisões e notícias adequadas aos fins em vista.

Não se justifica que me alongue muito nas considerações sobre este tema, sendo certo que as Ordens profissionais saberão adotar e contestar as medidas preconizadas, consoante os casos.

No que concerne à Ordem dos Despachantes Oficiais e aos respetivos requisitos de acesso, nenhuma das observações que se lhe dirigem são realmente determinantes; posso mesmo afirmar que, para a quase totalidade delas já foram apontadas soluções que em nada beliscam os objetivos presentes quanto à regulação que se pretende, isto é, que o Estado determina e a União Europeia recomenda.



É preciso ter sempre presente, embora muitas vezes dê jeito fingir que se desconhece, que a nossa Ordem e o respetivo Estatuto não pretendem excluir ninguém quanto ao acesso à profissão.

Pretende-se sim, como na maioria dos países do mundo, dar acesso a TODOS, sem exceção, cumprindo apenas um requisito: TER COMPE-TÊNCIA PARA EXERCER A PROFISSÃO.

Muito mais importante seria a exigência pelo cumprimento do que está claramente estabelecido no Código Aduaneiro da União, quanto aos requisitos de competência e acesso ao exercício profissional desta atividade.

Lamentável é que a Autoridade da Concorrência não atue, bem sabendo que exercem esta atividade, a título profissional, dois tipos de entidades: os que deram provas efetivas de competência mediante estágio e aprovação em exame final, e outros que nada provaram. Esta sim é uma área em que deveria intervir, impondo à Administração Aduaneira o cumprimento das leis que o próprio Estado e a Comissão Europeia promovem, fazendo cessar tamanha incongruência, sem que isso ponha em crise direitos legitimamente adquiridos.

P- Conseguiu alcançar todos os objetivos a que se propôs? Qual deles lhe deu mais gosto alcançar, e porquê?

FERNANDO CARMO – Esta é uma pergunta de difícil resposta. Na verdade, nunca tive, à partida, objetivos definidos. Tive sim políticas definidas, dependendo da execução destas os objetivos imediatos.

Desde 1996, ano em que iniciei as funções de Presidente da CDO, muitos foram os problemas e as dificuldades que foi imperioso suprir. Assim, de repente, recordo que nesse ano vivemos os maiores problemas sociais a que a classe já foi sujeita.

As consequências, para a profissão, resultan-

tes do acabamento do Mercado Único Comunitário, acrescidas do fim da EFTA, em 1996, obrigaram-me a centrar toda a minha capacidade em diligências para forçar o Governo a encontrar soluções para a dramática situação em que viviam muitos Despachantes Oficiais e seus empregados, face a falências, depressões, doenças graves e até, infelizmente suicídios. Este foi seguramente um choque para o início das minhas funções, tendo obtido soluções satisfatórias para muitos casos. Desde logo, o regime de reformas antecipadas foi uma saída para a resolução dos problemas mais dramáticos.

Depois, seguiram-se várias alterações estatutárias, sempre com as discussões habituais, uma vez que sempre tivemos, do lado da Administração, alguém a querer “defender-nos” mais do que nós próprios desejávamos... Sempre chegamos onde queríamos, com esforço e abnegação.

Ultrapassados razoavelmente os problemas sociais e clarificado o estatuto da Câmara, apesar da ambiguidade que nos vem acompanhando, foi tempo de aceitar o desafio da Administração que em nós delegou competência para efetuar os cursos e exames de acesso à profissão. Lembro que, até esse momento, era o Estado, através da ex-DGAIEC, que exercia esse poder.

Passaram-se 20 anos, até 2002, sem que fosse nomeado qualquer novo Despachante Oficial; foi um momento difícil, com mais de 200 candidatos!

Realizámos um curso de formação e fizemos exames finais, tendo sido aprovados 133 candidatos. Tudo decorreu regularmente, sem contestações nem recursos, graças a um Júri competente, a que presidi por imposição legal, composto por individualidades de integridade indiscutível, a quem aqui presto a minha homenagem, a saber: Prof. Dr. Eduardo Rapo-

so Medeiros, Dr. João de Sousa, Dr. Armando Reis Cruz e Dr. António Rebelo de Sousa. Também situações difíceis aconteceram em Bruxelas, nas discussões com a Comissão Europeia (TAXUD), no seio das nossas organizações de Classe a nível europeu – a CONFIAD e o CLECAT.

Recordo que fui Presidente da CONFIAD durante 11 anos e do Customs and Indirect Taxation Institute do CLECAT durante 6 anos (máximo estatutariamente possível). Neste âmbito, a luta também foi de dificuldade acrescida; sempre fizemos prevalecer as nossas convicções em defesa da profissão face à sanha ideologicamente liberalizadora da Comissão.

Depois foi a era da informatização: tudo mudou na Classe dos Despachantes Oficiais; a eletrónica invadiu a profissão, o papel foi desmaterializado. As comunicações passaram a fluir com a internet e com o e-mail como meios de informação e formação.

Informatizámos a Câmara e, ao mesmo tempo, os escritórios dos Colegas, fornecendo-lhe e-mails personalizados com apoio em estruturas de servidores e demais equipamentos que disponibilizámos gratuitamente.

Mexemos com o mundo no programa Global Trade Alliance, com a colaboração do ex-ICEP, do Ministério da Economia e da Comissão Europeia.

Passámos a estar representados em todas as organizações envolvidas no Comércio Internacional, sendo convidados a participar nos respetivos eventos.

Participámos, o que ocorre ainda hoje, na maioria das Comunidades Portuárias do país. Realizámos eventos nacionais e internacionais, sendo em Conferências, Seminários, Encontros e demais iniciativas similares, designadamente com CIP, CAP, AEP, ACL, etc.. Também inverti o sentido da História quanto

às relações com a AGEPOR e APAT, sendo que disso falaremos mais em pormenor.

Participámos ativamente na informatização das Alfândegas, colaborando de forma intensa e séria com a ex-DGAIEC e respetivos quadros superiores, o que, diga-se, foi ao tempo muito reconhecido como determinante do êxito alcançado.

Privilegiámos sempre o contacto e colaboração com todos os Senhores Diretores Gerais das Alfândegas e respetivos Subdiretores setoriais, a quem muito agradeço, sinceramente, toda a colaboração que me foi facultada, não podendo deixar de recordar o trabalho desenvolvido com os Diretores Gerais Senhores Dr. Ivo Pinho e Dr. João de Sousa, bem como, ao nível dos Senhores subdiretores, a Sra. Dra. Ana Paula Calição Raposo e o Sr. Dr. António Brigas Afonso.

Relativamente à questão final, refiro indiscutivelmente a aprovação e publicação dos Estatutos da Ordem dos Despachantes Oficiais. Tenho a certeza que foi com a maior justiça que o conseguimos.

Tenho a certeza que este é o caminho adequado.

Tenho a certeza que esta é a forma de por fim à ambiguidade vigente, em vista do futuro.

Tenho a certeza que o poder político vai ter, de uma vez por todas, de optar com todas as consequências, assumindo-as; o tempo da ambiguidade em que dividir para reinar é prática tem de acabar.

Tenho a certeza que a Administração Aduaneira vai ter de aceitar a decisão como, aliás, sempre disse, e de forma neutral.

Tenho a certeza que, de uma forma ou de outra, os Despachantes Oficiais vão saber encontrar a via certa de se afirmar no mercado, trabalhando com profissionalismo e rigor e exigindo o cumprimento de padrões de qualidade e respostas eficientes, eficazes e responsáveis para a economia do país e para as necessidades e anseios dos Operadores Económicos.

P - Algum dossier em especial que gostaria de ver concluído, mas que ainda se encontra em processo de resolução? Os Agentes

de Navegação e os Despachantes Oficiais sempre tiveram uma relação de cooperação e entre ajuda. De que forma a AGEPOR auxiliou a ODO durante o seu mandato? Algum conselho para a atual Bastonária?

FERNANDO CARMO – A referência que fiz quanto ao processo de consolidação do nosso Estatuto é, obviamente, aquele que gostaria de ver concluído o mais rapidamente possível, já que, os esforços desenvolvidos esbarraram no habitual corporativismo e talvez em alguma falta de vontade política de decidir, ato sempre muito difícil de adotar. Para isso, espero, melhor, tenho a certeza que os meus sucessores, presentes e futuros, saberão imprimir a dinâmica adequada ao êxito que desejamos, por que pugnamos e merecemos. Os Agentes de Navegação foram sempre entidades com quem tivemos as melhores

[A participação nas comunidades portuárias] aproximou-nos [ODO e AGEPOR], juntamente com a Classe dos Transitários, demonstrando a capacidade e força que poderemos criar se atuarmos juntos na defesa dos nossos objetivos comuns.

relações. É indiscutível que nos últimos 10/15 anos se estreitaram laços, face à colaboração demonstrada especialmente nos trabalhos das Comunidades Portuárias.

Foi nesse contexto que percebemos que as nossas atividades se entrecruzam muito mais do que parecia inicialmente.

Tal circunstância aproximou-nos, juntamente com a Classe dos Transitários, demonstrando a capacidade e força que poderemos criar se atuarmos juntos na defesa dos nossos objetivos comuns.

Este processo de aproveitamento de sinergias estratégicas surge com os Presidentes Joaquim Azeredo, Óscar Burmester, Rui d' Orey, Luís Paz da Silva e agora também Francisco Mora, bem sabendo que uns são Dirigentes Nacionais e outros Regionais, mas todos importantes no processo, sem esquecer Belmar da Costa e Miriam Batista.

Que me seja permitido referir também a excelente relação de cooperação com a APAT, da qual surgiu o convite para integrar a ODO nesta revista.

É de toda a justiça lembrar a muito construtiva atitude promovida pelo Presidente da APAT Henrique Cardoso, que muito me ajudou a restabelecer relações institucionais, depois reiteradas por António Dias e Paulo Paiva e, mais recentemente, Daniel Pereira, não esquecendo António Carmo pelas funções que desempenhou em todo este processo de fazer deste triunvirato (AGEPOR, APAT e ODO) uma força em potencial crescimento que pode eclodir sempre que for necessário.

A Ordem dos Despachantes Oficiais e eu próprio jamais olvidaremos estes longos anos de grande colaboração e diálogo pessoal e institucional.

Quanto à questão final colocada, não me parece adequado sugerir o que quer que seja. Antes sim, formular votos de êxito, que é aquilo que a Classe espera dos seus dirigentes. Determinação, inteligência e sensibilidade próprias, são as armas.

Tenho a certeza que os meus Colegas que integram e integrarão os Órgãos Sociais da Ordem, se souberem ouvir, mas decidir segundo as suas convicções e sensibilidade, obterão os resultados esperados.

Os líderes assumem sempre sós os méritos ou deméritos das suas decisões, sendo certo que no primeiro caso o êxito é sempre coletivo, o que se não verifica no segundo.

Muito obrigado pela oportunidade que me ofereceram de participar mais uma vez nesta Revista AGEPOR/APAT/ODO, tornando público o sentimento e o balanço que faço dos meus vários mandatos na liderança da Ordem dos Despachantes Oficiais.

Fico, como sempre, ao dispor.